inserto verderosso

PORTUALITÀ E MODELLI DI TRASPORTO

Sul futuro di Venezia si sta giocando oggi una partita forse decisiva. Le forze politiche ed economiche dominanti stanno ripetendo, specularmente, l'operazione degli anni '60. Allora si volle imporre a Venezia e al suo hinterland un forsennato sviluppo industriale, basato sui grandi insediamenti chimici e petrolchimici nel polo di Porto Marghera a ridosso della laguna; oggi, folgorati dall'avanzare della società post-industriale, si vuole fare di Venezia una città-vetrina, chiudendo e delocalizzando ogni attività produttiva, liberando aree per la realizzazione delle infrastrutture necessarie al grande circo dell'Expo 1997.
Il degrado ambientale, la lenta morte della laguna, il progressivo spopolamento del centro storico, la fatiscenza del tessuto urbanistico di pari passo all'accentuarsi della disgregazione sociale non sono oggetto delle analisi e delle proposte degli amministratori e del governo che, a 20 anni dall'alluvione, "commemorano" la tragedia prospettando la trasformazione della città in una grande e sontuosa Disneyland italiana.

IL PORTO DI VENEZIA TRA CRISI DELLA MARINERIA E TERZIARIZZAZIONE DELLA CITTÀ

L'ingente flusso di denaro che la Legge Speciale convoglierà su Venezia stimola gli appetiti e scatena la fantasia per grandi progetti capaci di assorbire decine e decine di miliardi avendo come unico effetto quello di un ulteriore depauperamento del patrimonio ambientale, sociale ed economico della città e del sistema lagunare. Dalla ristrutturazione dell'Arsenale alla fantascientifica proposta della metropolitana subacquea, dalla delocalizzazione del porto al progetto di realizzare un interporto nella cassa di colmata A il filo conduttore della speculazione più sfrenata, della totale devastazione dell'ambiente, della distruzione di ogni attività produttiva, indipendentemente dalla sua compatibilità con gli equilibri ecologici, sociali ed economici lega i disegni di coloro che vogliono affondare, le "mani sulla città".
È in questo quadro che si collocano i problemi del porto e della cantieristica veneziana, settori che, d'altro lato, subiscono i negativi riflessi di scelte altrettanto assurde sul piano nazionale. Il privilegio da sempre accordato al trasporto su gomma, le mancate scelte di potenziamento del sistema portuale italiano, l'obsolescenza della flotta e il notevole tributo ai noli esteri hanno accentuato le difficoltà dello scalo marittimo veneziano già colpito dalla crisi del sistema economico-industriale locale, condizionato dalle "fortune" e "sfortune" del polo di porto Marghera.

UNA POLITICA DEL TRASPORTO MENO "FIATIZZATA"

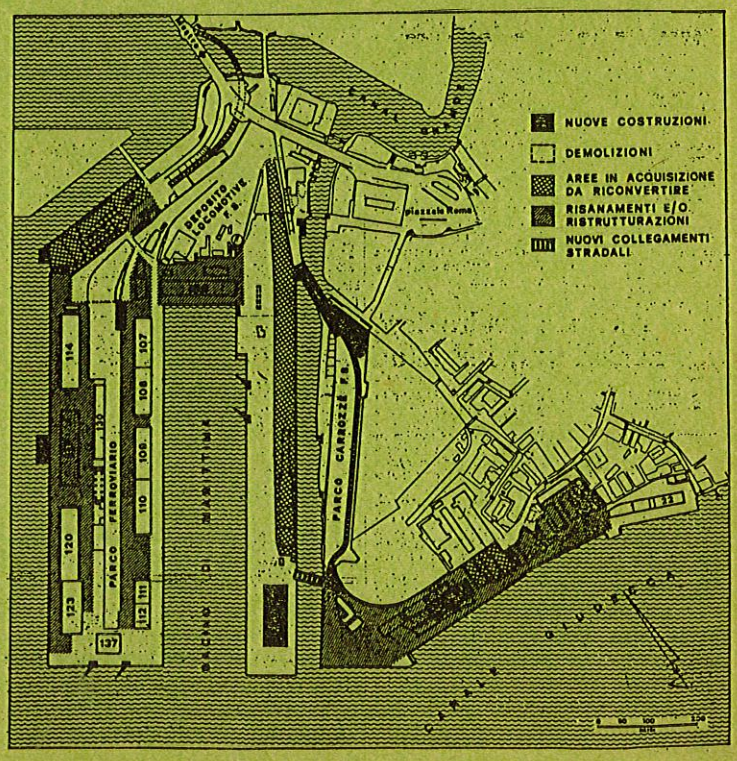
Il ruolo dello scalo marittimo veneziano non può che essere visto all'interno di alcune scelte generali da imporre al Governo. La ristrutturazione del sistema internazionale dei traffici rischia di emarginare sempre più l'Italia se non si compiranno scelte di valorizzazione del trasporto via acqua nel bacino del Mediterraneo e all'interno del nostro stesso Paese. L'Adriatico e il Tirreno costituiscono due enormi "autostrade" naturali su cui convogliare il traffico delle merci e dei passeggeri anche per la nostra penisola, mentre vanno utilizzate tutte le potenzialità esistenti di navigazione fluviale.
Il cabotaggio è la modalità di trasporto di gran lunga più economica e di minore consumo energetico, caratteristiche che non possono essere sottovalutate da un sistema economico che vede sempre più aumentare la quota complessiva e su unità di prodotto costituita dal costo del trasporto rispetto agli altri fattori della produzione. Nel 1983 il consumo energetico del settore trasporti è stato pari a 25,7 Mtep (+ 3,3 Mtep di bunkeraggi) su un totale di 101,9 Mtep consumati in Italia. Se consideriamo che l'intensità di consumo (unità di petrolio per tonnellata trasportata per Km) fatta pari a 100 per l'autocarro medio è di 21 per la ferrovia e solo di 11 per il trasporto via acqua, ci rendiamo immediatamente conto dell'enorme vantaggio che deriverebbe da uno sviluppo di quest'ultima modalità di trasporto.
In assenza di queste scelte di fondo, le iniziative perseguite dal governo e dagli enti di gestione dei porti si sono caratterizzate per la loro episodicità e per l'aver assunto come unica variabile del "risanamento" l'intervento sulla forza lavoro. La politica degli esodi, della ristrutturazione, della modifica dell'organizzazione del lavoro, se coglieva un aspetto certo non eludibile del problema, tendeva ad illudere lavoratori e sindacati della possibilità di superare la crisi della portualità italiana solo attraverso la compressione dei costi della manodopera e dei tempi di carico e scarico per "recuperare competitività", ma eludeva tutti i nodi strutturali della politica del trasporto nel nostro paese. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: le pesanti ristrutturazioni non hanno eliminato i forti disavanzi delle gestioni portuali, nè gli interventi tampone hanno evitato la marginalizzazione dei porti italiani e permesso l'avvio di una politica di investimenti e di adeguamento delle strutture.
L'ultimo decreto del Ministro Degan – peraltro non convertito in legge dal Parlamento – stanzia altri 1.000 miliardi per sanare i debiti dei principali scali marittimi italiani (dai 600 miliardi di Genova, ai 200 di Trieste, ai 120 di Venezia). Il suo principale effetto sarà quello di garantire l'espulsione di altri 11.000 lavoratori, mentre il "respiro" dato alla gestione dei porti si dimostrerà, ancora una volta, di breve durata e incapace di avviare una diversa politica della marineria e della portualità.

UN PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI NON AUTOSTRADALE

Anche sul piano regionale non vi è una sufficiente attenzione al significato dello scalo marittimo veneziano e alla sua integrazione col sistema dei trasporti regionale. Per la verità, è proprio un sistema di trasporti intermodale regionale quello che continua ad essere disatteso. Il privilegio del trasporto su gomma è evidenziato dalla pervicacia con cui si continua a riproporre il completamento della famigerata "PI.RU.BI" e della "Alemagna", mascherandole spesso proprio con la necessità di dare maggiore velocità alle vie d'accesso dal Nord Europa all'Adriatico, fingendo di non sapere che i paesi d'oltralpe stanno contemporaneamente sviluppando le vie ferroviarie in alternativa a quelle stradali. D'altro canto non sarebbe il progettato ampliamento dell'autostrada Brescia-Padova-Venezia, con il completamento della 3ª corsia, a definire di per sè uno spostamento del traffico che coinvolge Verona verso l'Adriatico piuttosto che verso il Tirreno. La questione del trasporto, in particolare di quello delle merci, si gioca oggi sulla capacità di garantire la più ampia intermodalità, con una precisa razionalizzazione dei punti di "rottura" dei carichi e del loro avviamento tramite altri vettori. Anche qui, sulla realizzazione degli interporti, sono più evidenti spinte locali a costruire, ciascuno per sè e prima degli altri, delle infrastrutture, il più delle volte slegate da un vero bacino di utenza e dalle necessarie interconnessioni plurimodali che una programmazione regionale che valorizzi anche il traffico marittimo adriatico. Per non parlare della mortificazione del trasporto fluviale e idroviario, con l'assurda scelta di realizzare l'idrovia per Padova, anch'essa totalmente scollegata da una rete plurimodale di trasporto.
Non si tratta di fare scelte "campanilistiche", assegnando "a priori" una centralità al porto veneziano. Al contrario, deve essere impostata una coerente politica che individui uno sviluppo dei porti dell'intero bacino dell'Adriatico, garantendo una capacità di assorbimento di quote del traffico nazionale da sviluppare, in particolare per lo stesso porto di Chioggia, e una relativa specializzazione dei vari porti – Trieste e Venezia innanzitutto – rispetto al traffico internazionale.

IL PORTO DI VENEZIA: DIECI ANNI DI RITARDI

Il Porto di Venezia è costituito da una parte sufficientemente moderna e attrezzata a Marghera e da un'altra situata nel centro storico (Marittima e Punto Franco) in buona parte obsoleta.
Attorno ai primi anni 70, in concomitanza con l'attuazione della Legge Speciale per la Salvaguardia di Venezia 4/4/73 n. 171, le varie forze politiche, sindacali e sociali si erano poste l'obiettivo di intervenire in questa seconda area portuale, coincidente con il porto storico.
A tale scopo erano stati previsti consistenti investimenti, finanziati con la legge 171/73 e con le successive 366/74 e 843/78, per potenziamenti e riconversioni adeguati ai traffici ro-ro, containers associati al sistema ro-ro, di cellulosa, di legname segato, di tronchi, carpenterie metalliche, tondino, rinfuse metalliche e passeggeri.
C'era inoltre il progetto di costruire un terminal marittimo-ferroviario per garantire un più veloce movimento di treni bloccati tra l'Europa e l'Asia Minore, utilizzando le notevoli potenzialità ferroviarie delle aree portuali del centro storico.
Contemporaneamente dovevano essere acquisite aree limitrofe alle zone portuali in modo da dare soluzione, alla più grave deficienza del porto storico: la limitatezza dello spazio.



Dovevano, cioè, essere attuati i seguenti interventi: aumento, per quanto possibile, delle aree disponibili; abbattimento di opere ed impianti non più utilizzabili; costruzione di nuove infrastrutture studiate particolarmente per soddisfare i traffici realizzabili nel centro storico; miglioramento della viabilità e del collegamento con gli altri modi di trasporto.
A più di dieci anni da quei progetti ben poco è stato realizzato dagli amministratori locali.
Si è costruito un ormeggio ro-ro e si è abbattuto il magazzino 14 a S. Marta.
Al Molo di Levante si è terminata la banchina Isonzo con i relativi ormeggi ro-ro e gli impianti elettrici, idrici e telefonici.
È stato demolito il terminal cereali per far posto ad un piazzale. Lo stesso molo è stato inoltre dotati di sei gru da 6/12 T trasferite da banchina Lombardia di Marghera e di una cospicua serie di macchine operatrici.
Nel Molo di ponente è stato costruito il magazzino 123.
È stato attuato il primo stralcio della ristrutturazione del varco Tronchetto.
Il resto del programma è praticamente bloccato: le F.S. ritardano la restituzione delle aree occupate ma sottoutilizzate sul Molo di Levante; la realizzazione del terminal per ferryship è ferma per i ritardi nella stipula di accordi internazionali; notevoli difficoltà sono sorte per l'acquisizione di parte dell'area dell'ex Cotonificio Veneziano, dove si dovrebbe realizzare il nuovo frigorifero a S. Marta.
Inoltre, l'esasperante burocrazia delle procedure d'approvazione e d'appalto, unita all'alto tasso di inflazione di questi anni, ha drasticamente ridotto il livello reale degli investimenti programmati, vanificando i vantaggi delle poche opere portate a compimento.

LA SOLITA POLITICA: IL TAGLIO DEGLI ORGANICI

Incapaci di realizzare il progetto di ammodernamento del porto, mentre procedeva un'ulteriore evoluzione del traffico portuale, governi locali e padronato, per acquisire nuovo traffico, hanno puntato unicamente su una nuova organizzazione del lavoro che, comprimendo il numero degli addetti e la struttura retributiva, garantisse maggiore produttività, concedendo, al contempo, ai privati la possibilità di esercitare alcune operazioni quali la gestione dei depositi e la movimentazione della merce da e per gli stessi.
Questi interventi sulla forza lavoro sono stati considerati di gran lunga i più importanti tanto da subordinare ad essi qualsiasi ristrutturazione delle infrastrutture con l'assurda motivazione che queste ultime necessitavano di almeno un altro decennio per essere realizzate!
La stessa Compagnia Lavoratori Portuali (CLPV) in un documento dell'ottobre '85, di fronte ai problemi posti dall'imprenditoria privata, sviluppa quasi esclusivamente proposte che prevedono un intervento articolato sui tempi di lavoro, sulla composizione delle squadre, sulle rese, sull'organizzazione operativa delle attività di banchina per ricercare tariffe competitive.
Questioni ineludibili, ma che portano i lavoratori e le loro organizzazioni in un vicolo cieco visto che non affrontano i nodi di fondo: l'attuazione degli investimenti necessari per rinnovare tecnologicamente il porto, il compimento di tutte quelle realizzazioni ancora in alto mare dopo oltre dieci anni, la sconfitta dell'ipotesi politica che punta a ridimensionare drasticamente il ruolo industriale e commerciale di Venezia a favore di una sua trasformazione in una nuova Las Vegas.
Questa politica, perseguita dalla stessa sinistra storica, ha fatto sì che i problemi del porto degenerassero ai limiti del collasso, testimoniato dai circa 118 miliardi di debito e dalla strumentale chiusura dei crediti da parte delle banche.

UN ACCORDO BLUFF

In questo quadro si colloca l'accordo del 12 febbraio '86 tra organizzazioni sindacali ed Enti Locali sul riassetto della portualità veneziana: la somma delle mediazioni e concessioni fatte dalle varie parti in causa al fine di presentarsi con un "progetto" unitario al nuovo incontro con i ministeri del Lavoro e della Marina Mercantile per avere, almeno formalmente, le carte in regola per l'ottenimento del contributo governativo necessario al ripiano dei debiti.
Tutti i successivi impegni elencati e sanciti nel documento (tempi di attuazione, presenza dei privati nella nuova gestione, nuovo ruolo del Provveditorato al Porto e della CLPV, nuova struttura tariffaria) sono soltanto titoli che non verranno mai riempiti di contenuti reali.

PROPOSTE CONCRETE PER IL RILANCIO DEL PORTO DI VENEZIA

Il porto di Venezia ha già in essere un'integrazione dei modi di trasporto che va ulteriormente esaltata, ha un suo naturale bacino di domanda di trasporto nel territorio retrostante che serve Porto Marghera e la sua centralità come asse di collegamento tra l'Europa e L'Asia Minore, nonchè con il resto dell'Italia tramite "l'autostrada" Adriatico.
Per un suo rilancio bisogna partire, quindi, dalla valorizzazione e razionalizzazione delle aree esistenti, respingendo con forza l'ipotesi della costruzione dell'interporto nella cassa di colmata A.
Una simile soluzione, infatti, avrebbe notevoli conseguenze negative in termini di impatto ambientale, significherebbe l'abbandono della Marittima e di S. Basilio, non utilizzerebbe le aree disponibili di Porto Marghera. Un interporto in quella zona, per di più, comporterebbe una mole di investimenti incompatibile con le possibilità di intervento pubblico, in quanto andrebbero creati, dal nulla, tutti i raccordi intermodali attualmente inesistenti.
Il punto di "rottura" del carico e di raccolta delle merci, l'interporto insomma, può essere molto più utilmente individuato nella zona di Fusina, già collegata viariamente e con la ferrovia. Un utilizzo analogo e complementare può essere fatto dell'area di canale S. Leonardo che, dal punto di vista intermodale, ha le stesse caratteristiche dell'area di Fusina.
La realizzazione dei pipelines per l'area dei petroli, infatti, permette di mantenere il traffico delle petrolifere fuori dalla laguna di Venezia, liberando, appunto, l'area per utilizzazioni commerciali diverse e consentendo un parziale interrramento del canale dei petroli, con un ridimensionamento del problema della velocità d'entrata delle maree in laguna.
Allo stesso tempo, andranno utilizzate a pieno le banchine oggi sottoutilizzate a Marghera e verificata la possibilità di funzionalizzare l'area Sartori, anch'essa al di sotto delle sue potenzialità, al traffico dei containers, che va senz'altro rilanciato.
Va affrontato e risolto il nodo dei rapporti con le F.S. per la realizzazione del terminal per ferry-ship, in grado di dare il via al traffico di treni bloccati tra l'Europa e l'Asia. L'accesso per questi treni può essere realizzato razionalizzando le aree del porto storico, eliminando il fatiscente magazzino che si trova in testa al bacino. Il servizio diretto di treni bloccati potrebbe essere istituito - così come avviene tra Genova e Palermo, ad esempio per le derrate ortofrutticole - tra Italia meridionale e settentrionale e da e per i paesi europei collegati all'Adriatico.
Inoltre, il rilancio di una zona adibita a Porto Franco potrebbe agevolare una serie di traffici industriali e mercantili non limitati alla vecchia movimentazione del vino.
Ma anche dal punto di vista del traffico passeggeri, e in particolare del turismo, vanno compiute scelte più idonee allo sviluppo dello scalo marittimo veneziano.
È inconcepibile, ad esempio, che Venezia, città turistica per eccellenza, sia sostanzialmente emarginata dalle numerose crociere che toccano le principali città del Mediterraneo, così come non esiste - anche in funzione di una decongestione del traffico veicolare costiero - un servizio marittimo passeggeri intralagunare - da Chioggia a Venezia a Jesolo - per i numerosi turisti che affollano spiagge e città lagunari.
Lo stesso cabotaggio da diporto potrebbe essere maggiormente incentivato, realizzando il più volte vagheggiato porticciolo nell'area in faccia al Tronchetto, vicino alla zona di Porto Franco.

LA CANTIERISTICA VENEZIANA

In questo contesto si collocano in termini credibili il risanamento e il rilancio della cantieristica veneziana, sia per i cantieri Breda - che potranno avere un nuovo ruolo se a livello nazionale si darà il via all'improcrastinabile rinnovamento della obsoleta flotta pubblica -, sia per i cantieri minori, dai CNOMV, ai Toffolo, ai Lucchese - per i quali vanno approntati anche appositi interventi di sostegno a livello locale. La creazione del porticciolo nella zona antistante il Tronchetto potrebbe costituire occasione di ulteriori commesse per questi cantieri minori, ad uno sviluppo e razionalizzazione dei quali, anche promuovendo la costituzione di consorzi, potrebbe essere adibita l'area dell'Arsenale, sottraendola così all'istrionico progetto di farne un Museo per la tanto agognata Expo '97.